☆特集☆
カラー：米空軍のF-15 近況スナップ
米海軍の"新しい星" F-18 戦闘機
陸軍航空工廠の戦訓改修機シリーズ①

'78 1
JANUARY

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

米空軍のF-15イーグル
USAF F-15 EAGLES

(Photo by Robert Bush)

機首にサメ口，垂直尾翼にイーグル（鷲）を描いた，エドワーズ基地所属のF-15A。

Edwards AFB. This F-15A has a shark's mouth on the nose and an eagle's wing on the vertical wing.

KC-135から空中給油を受ける、ラングレイ基地の第1戦術戦闘連隊（1st TFW）所属のF-15A。

F-15A of 1st TFW, Langley AFB, Va., being air-refueled by a KC-135.

(Photo by Robert Bush)

前ページと同じエドワーズ基地のF-15A。

F-15A of Edwards AFB.

胴体下面にスパローAAM，主翼下面にサイドワインダーAAMを装備して飛行するF-15A。

F-15A in flight, with AAM Sparrow fixed under the fuselage and AAM Sidewinder under the wing.

[illegible]

F-15A edging closer to a KC-135 tanker

ルーク基地の第58戦術訓練連隊（58th TTW）第4461戦術戦闘訓練飛行隊（4461st TFTS）所属のTF-15A。
TF-15A of 4461st TFTS of 58th TTW, Luke AFB, Ariz.

(Photo by Y. "Jake" Yamada)

着陸する58th TTW所属のTF-15A。グレイの明暗による迷彩塗装が施してある。

TF-15A of 4461st TFTS of 58th TTW, camouflaged in a bright/dark grey scheme, about to land.

(Photo by Y. "Jake" Yamada)

胴体上部のスピードブレーキを開き、ルーク基地に着陸する58thTTW461st TFTS所属のF-15A。
F-15A of 461st TFTS. Now the speed brake is opened.

(Photo by Y. "Jake" [illegible])

このページは空母に向け厚木基地を離陸する，第211戦闘飛行隊（VF-211）所属のF-14Aトムキャット。

空母コンステレーションの艦載機
CARRIER AIRCRAFT OF USS CV64 CONSTELLATION

F-14A Tomcat of VF-211 leaving Atsugi NAS for the carrier off Choshi, Japan.

厚木基地を離陸する第24戦闘飛行隊（VF-24）所属のF-14A

F-14A of VF-24 at another's heels.

横須賀基地に入港した空母コンステレーションの飛行甲板で翼を休める第21対潜飛行隊（VS-21）所属のS-3Aバイキング。

S-3A Viking of VS-21 aboard USS CV/64 CONSTELLATION, Yokosuka NS, October 1977.

△厚木基地を離陸する第147攻撃飛行隊（VA-147）所属のA-7EコルセアII。

△A-7E Corsair II of VA-147

▽横須賀基地に入港したコンステレーションの前部飛行甲板に並ぶ艦載機群。

Carrier aircraft aboard the front flight deck, USS CV/64 CONSTELLATION, Yokosuka NS, October 1977.

スウェーデン空軍機——②
SWEDEN AF AIRCRAFT

(Photo by Lars G. Soldeus)

△▷訓練飛行中のスウェーデン空軍F17ウイング所属のサーブA32Aランセン戦闘攻撃機。

△▷SAAB 32A Lasen of Swedish AF 17th Wing in use for training.

▽A32A を装備する最後の攻撃飛行隊の機体。この部隊はF6ウイングに所属しており，AJ37も使用している。

▽This A37A belongs to an operational squadron of the F6 Wing, the last unit to use the A37 for operational purposes.

(Photo by Lars G. Soldeus)

(Photo by Lars G. Soldeus)

(Photo by Frank B.Mormillo)

このページは迷彩塗装を施し，戦闘訓練で仮想敵機として使用されている第13司令部整備飛行隊（H & MS-13）所属のTA-4F。

エルトロ基地の航空機
MCAS EL TORO & ITS AIRCRAFT

Camouflaged TA-4Fs of H&MS-13 being used as simulated aggressors in air combat training.

(Photo by Frank B.Mormillo)

(Photo by Frank B.Mormillo)

△第242 全天候攻撃飛行隊（VMA（AW）-242）の隊長機A-6E。
△A-6E of VMA（AW）-242, commander's plane.

▽フライトラインに並ぶVMA-311所属のA-4M。
▽A-4M Skyhawks of VMA-311 "Tomcats".

(Photo by Frank B.Mormillo)

アエルマッキMB339
AERMACCI M.B.339

イタリア空軍の評価テスト中のアエルマッキMB339。写真は北イタリア上空を飛行中のもの。
M.B.339 whilst tests by Italian AF, North Italy.
(Photo by Rolls Royce)

ロックウェル・インターナショナルXFV-12A
ROCKWELL INTERNATIONAL XFV-12A

去る8月26日、オハイオ州にあるロックウェル・インターナショナルのコロンバス工場でロールアウトした、オーグメント・ウイングVSTOL 研究機 XFV-12A。
Augmented Wing VSTOL Experimental Plane, XFV-12A rolled out at Rockwell International Works, Columbus, Ohio., 26 August 1977.

米建国200年記念塗装の航空機

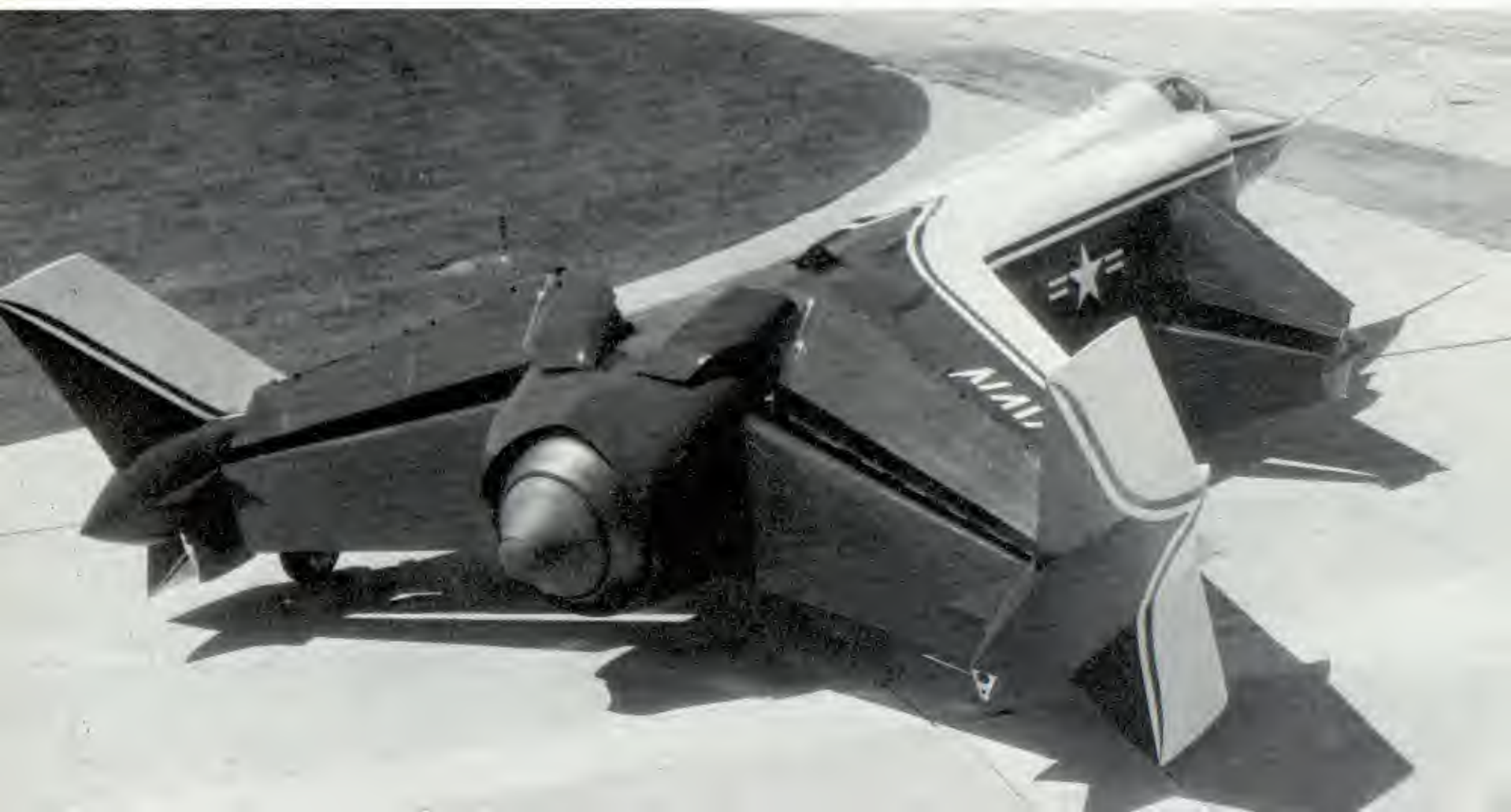
△第126戦闘飛行隊（VF-126）所属のTA-4J。
△TA-4J of VF-126

▽空母エンタープライズに搭載されている，第196攻撃飛行隊（VA-196）所属のA-6A。ラダーに76と書き入れている。手前はVF-2のF-14A。
▽A-6A OF VA-196 and F-14A of VF-2 aboard USS CVA65 ENTERPRISE

ロールアウトした
ロックウェル・インターナショナル **XFV-12A**

XFV-12A TECHNOLOGY PROTOTYPE ROLLED OUT AT ROCKWELL INTERNATIONAL

米海軍とロックウェル・インターナショナルで開発している，オーグメント・ウイング方式のV／STOL戦闘機XFV-12Aの1号機が，去る8月26日，オハイオ州のコロンバス工場でロールアウトした。同工場で低速地上テストののち，スーパーグッピイに積まれてバージニア州のNASAラングレイの研究センターに運ばれ，月着陸計画のさいに使われた架台に吊り下げてVTOLモードの拘束飛行テストが行なわれる。同機は2機が試作されることになっており，2号機もコロンバス工場で製作に入っているが，予算の関係で完成するのは1号機のテストの結果をみてからといわれている。

The Navy/Rockwell International developed Augmented Wing V/STOL Fighter XFV-12A was rolled out on 26 August, 1977, at Columbus, Ohio. The prototype will later be brought to NASA Langley Research Center to get flight tests.

イタリア空軍の新練習機
マッキMB339

MACCHI MB339 FOR ITALIAN AF (Photo by Rolls Royce)

The Macchi MB 339, equipped with the Rolls-Royce Viper turbojet, is being built at Aeronautica Macchi's facilities in Verse, North Italy. It made its public debut in the Farnborough Air Show and also participated in the 1977 Paris Show. Two prototypes have been built, and six further pre-production models will be built, three of which will go to the Italian

(Photo by Rolls Royce)

イタリア空軍の新型練習機マッキMB339は，イタリアのアエロノーティカ・マッキ社の工場で現在生産されている。初飛行は昨年8月に行なわれており，イギリスで開催されたファーンボロー航空ショーで初公開され，今年のパリ航空ショーにも出展された。現在2機のプロトタイプが完成飛行テストに使われているが，さらに6機の量産先行型が近く完成の予定で，そのうち3機はプロトタイプと共に飛行テストに加わり，残り3機はイタリア空軍で評価テストに使われる。なお同機はロールス・ロイスのバイパー・ターボジェットエンジンの最新型600シリーズを装備している。

(TASS)

ソ連のワイドボディ機Iℓ-86

ソ連のワイドボディ旅客機の1番手として，前回のパリ航空ショーで西側に初公開されたイリューシンIℓ-86。上はボロニツの生産工場で完成，ロールアウトするところ。下は同じく工場内の最終組立てショップ。同機の旅客数は350人，巡航高度は9,000〜10,000mで時速 900〜950Kmで飛ぶ。

(TASS)

SOVIET AEROBUS IL-86

(Top)-The Soviet wide-bodied transport, IL-86, manufactured at the Aircraft Works,in Voronezh. (Bottom)-Assembly shop in the works. The new plane will take aboard 350 passengers, its speed is 900-950 km/h, flight altitude is 9,000-10,000 meters.

コミュータ機ショート330

COMMUTER AIRCRAFT SHORTS 330

世界で初めてのワイドボディ・タイプのコミュータ機ショート330は，現在アメリカに7機，カナダに3機，西ドイツに2機の計12機が就航しており，約16万人の乗客を運んでいる。乗客数は30席，エアコン付きキャビンで，ギャレイ装備の豪華で騒音の静かさが売りもののコミュータ機である。

The world's first wide-bodied commuter aircraft, Shorts 330, has carried 160,000 passengers in its first year service.

ヤコブレフYak-40をもとに大型化したアエロフロート用の新型旅客機Yak-42。1974年に初めて西側に公表されたが，写真はサラトフ航空機工場の最終組立てショップ。同機はまもなく量産に入る。

Yak-42 airliner in the assembly shop of the SARATOV Aircraft Factory. The 120-man air-liner has better flying qualities and greater speed than that of Yak-40.

ヤコブレフYak-42

(TASS)

BAC-111-500

フィリピン航空に装備されたBAC-111-500。500型はシリーズ300/400のストレッチ型で，乗客数は97～119人。現用の111の中では最新型である。

BAC-111-500

The series 300/400 stretched model BAC-111-500 is the latest model of the BAC-111 family.

リンクス多用途ヘリコプタ

デモ飛行で，デンマーク海軍の小型海防艦ベスキテレンに着艦するウエストランド/アエロスパシャル・リンクス多用途ヘリコプタ。今年初めコペンハーゲン沖でのスナップ。荒海での小型艦船からの運用をねらって開発されたもので，英海軍にリンクスHAS2が30機装備，英陸軍もAH1を63機発注している。

LYNX MULTI-PURPOSE HELICOPTER

A multi-purpose naval Lynx helicopter lands on the small flight deck of the Royal Danish Navy's fishery protection vessel, Beskytteren, during a demonstration off Copenhagen. Designed to operate from small ships in the rough weather, the Lynx has already gone into service with the British and Dutch navies.

米海軍第7艦隊の主力空母の一隻であるコンステレーション（CV 64）が，去る10月10日F-14A，S-3A，E-2Cなどの最新鋭機を満載して，米海軍横須賀基地に入港した。

横須賀に入港した
空母コンステレーションの艦載機

USS CV-64 CONSTELLATION & ITS AIRCRAFT

Modern aircraft including F-14A, S-3A and E-2C were aboard the Constellation when she entered Yokosuka NS, 10 October.

後部飛行甲板で翼を休める第211戦闘飛行隊（VF-211）のF-14Aトムキャット（手前）とVF-24のF-14A。F-14A 搭載の空母が日本に寄港するのはこれが初めてである。

F-14A (forward) of VF-211 and F-14A of VF-24 on t rear flight board. For the F-14A it was the first to Japan.

前部飛行甲板に並ぶ艦載機群。A-7E（VA-146）、A-6E（VA-165）、F-14A（VF-211）、EA-6B（VAQ-132）、A-7E（VA-147）、S-3A（VS-21）などが見える。

The front board was crowded with a group of carrier aircraft including A-7E (VA-146), A-6E (VA-165), F-14A (VA-211), EA-6B (VAQ-132), A-7E (VA-147) and S-3A (VS-21).

整備中のVF-24所属のF-14Aトムキャット。
F-14 Tomcat of VF-24 in maintenance.

...nix AAM launcher.

胴体下面のフェニックスAAM用ランチャーを整備中のトムキャット。

VF-211所属のF-14Aトムキャット
F-14A Tomcat of VF-211

S-3A Viking of VS-21. Viking is the world's first anti-submarine carrier jet aircraft.

第21対潜飛行隊（VS-21）所属のS-3Aバイキング。S-3Aは世界初の艦上ジェット対潜機である。

S-3A of VS-21. The main wing and vertical tail are foldable as seen in the left-below photo.

飛行甲板に並ぶVS-21のS-3A。S-3Aは格納甲板に入れるときなどには，左下のように主翼と垂直尾翼を折りたたむことができる。

第6対潜ヘリコプタ飛行隊（HS-6）所属のSH-3Dシーキング。

SH-3D Sea King of HS-

飛行甲板に並ぶ第21対潜飛行隊（VS-21）所属のS-3A（手前）と，第6対潜ヘリ飛行隊（HS-6）のSH-3D。

S-3A (forward) of VS-21 and SH-3D of HS-6.

E-2C Hawkeye of VAW-126. This is the first Model C of E-2 assigned to the Pacific Fleet.

上方から見た第126艦載早期警戒飛行隊（VAW-126）所属のE-2Cホークアイ。C型はE-2の最新型で，太平洋艦隊への配備はこの部隊が最初である。

An A-4M of VMA-134 is about to take off (top). At MCAS El Toro, the camouflaged TA-4Fs of H&MS-13 are being used as simulated aggressors in air combat training (below).

エルトロ米海兵隊航空基地の翼

AIRCRAFT STATIONED AT MCAS EL TORO

Photos by F.B.Mormill

米海兵隊第3航空師団司令部のおかれている，カリフォルニア州エルトロ航空基地で撮影した海兵隊機を紹介しよう。上は離陸する海兵第134攻撃飛行隊（VMA-134）所属のA-4M，下は迷彩塗装をして戦闘訓練時の仮想敵機として使用されている，第13司令部整備飛行隊（H & MS-13）所属のTA-4F

離陸する第242全天候攻撃飛行隊（VMA（AW）-242）所属のA-6E。

A-6E of VMA(AW)-242 taking-off

着陸する第2電子戦攻撃飛行隊（VMAQ-2）所属のEA-6A。 EA-6A of VMAQ-2 touches the ground.

離陸前各部の点検を受けるVMA（AW）-242所属のA-6A。

A-6A of VMA(AW)-242 getting a pre-flight check.

着艦フックを使用した着陸訓練中の第323戦闘攻撃飛行隊（VMFA-323）所属のF-4N

F-4N of VMFA-323 in landing training by the use of her arresting hook

編隊離陸するVMFA-323所属のF-4N

F-4Ns of VMFA-323 in formation take-off

エルトロ基地上空を飛行するVMFA-531所属のF-4N。

F-4N of VMFA-531 in flight over MCAS El Toro.

VMFA-112所属のF-4N。 F-14A Tomcat of VF-211

胴体下面中央にバルカン砲ポッド，主翼下面に爆弾を装備して訓練飛行に離陸する，VMFA-314所属のF-4N。

F-4N of VMFA-314. Note the Vulcan pod under the fuselage and bombs under the main wing.

F-4N of VMFA-314 landing with the help of dragchute.

訓練飛行を終え，ドラッグシュートを開いて着陸したVMFA-314所属のF-4N。

このページはVMA-311のA-4M。この部隊は海兵隊で最初にF-14
ムキャットを受領する計画だったので，ニックネームを"ザ・ト
キャッツ"と呼んでいるが，この計画が中止になったため，名前
けを残すことにして，写真のように垂直尾翼に大きくトムキャッ
を描いている。

A-4M of VMA-311. VMA-311 calls itself "The Tomcats". This is due to the fact that this squadron was originally scheduled to become the first F-14 squadron in the Marine Corps. Instead, the squadron now operates the A-4M. They liked the name of "Tomcats" and decided to retain this title and apply the markings illustrated to their Skyhawks.

米国沿岸警備隊はこのほど，200 カイリ漁業専管水域の施行にともなう海上巡視用として，かねて発注していた4機のHC-130H の1番機を受領した。

The U.S. Coast Guard has just received one of the four HC-130Hs ordered in use for patrol in the recently established 200-mile fishing waters.

マクダネル，ダグラス社は10月20日，かねてより検討中だった低騒音，低燃費型DC-9の新型スーパー80の開発を正式に決定した。同機の騒音レベルは，現在運行中の同類機種より格段に低くなる設計になっている。写真はその完成予想図。

McDonnell Douglas formally decided upon the development of the less noise, less fuel consumption, new DC-9, "Super 80". Its conceptional drawing.

去る10月16日，陸上自衛隊木更津駐とん地において第7回木更津航空祭が行なわれた。当日は各種航空機の展示や訓練展示，立体模擬戦などが行なわれた。写真は祝賀飛行に離陸する第1ヘリコプタ団所属のV-107。

V-107s of 1st Heli. Group, taking off for a celebration flight to fete the 7th Air Festival held at JGSDF Kisarazu Base on 16 October.

F-111F戦闘爆撃機の航法精度及び武器投下精度を高める新装置のテストが，2機のF-111Fによって来年中（1978年）カルフォルニア州のマクレラン空軍基地で実施されるが，この新装置の心臓部にあたるのが，胴体下面に白く見えるペイブ・タックで，これは抗力を低くするために高速飛行中はウエポン・ベイ内に格納され，作動する際に一部が外部に出る。

New bomb dropping system tests by using th F-111 fighter/bomber are scheduled to be hel at McClellan AFB, Calif., next year. The pave tack seen under the fuselage is the new devic at issue.

タイ航空向けA.300B4の1番機が，10月25日フランスのツールーズでタイ航空に引渡された。同社では1番機をバンコク，香港，台北，東京，大阪間の近距離国際線に就航させる予定である。

The first of A.300B4s for Thai Airways wa delivered in a ceremony held at Toulouse, France, on 25 October.—This plane will be pu into service of a route covering Bangkok,Hon kong, Taipei, Tokyo and Osaka.

(TASS)

(TAS

① 森林パトロールに活躍するソ連のアントノフAn-2。② チマノベチエルスキイの油田基地への連絡輸送に使われているヘリコプタ。油田用のパイプや機材，住宅建築用資材や食糧などこれまでに2,100tを運んでいる。写真はパイプを吊り下げて飛行中のMi-6。③ 1976年中にアエロフロートが運んだ旅客は 100万人をこえるが，その主力機材として活躍しているのがこのTu-154。④ ドモデドボ空港の広場に展示されているTu-114。1957年～58年当時の民間航空界の花形エアライナーで，モスクワから東京，デリー，モントリオール，ハバナなどへの初めてのノンストップ路線に就航したのも本機であった。⑤ ドモデドボ空港の地上管制センター。⑥ ドモデドボ空港に並ぶアエロフロートのスターたち。Il-62，Tu-154などの主力機が見える。

スナップだより

Mitsubishi F-1. No.5 plane. (Photo by T. Hoshina, Ichinomiya)

三菱重工小牧南工場では，航空自衛隊向けのＦ-１支援戦闘機の製作が続けられているが，写真はテスト飛行に向うＦ-１の５号機（一宮市　穂科岳昭）。

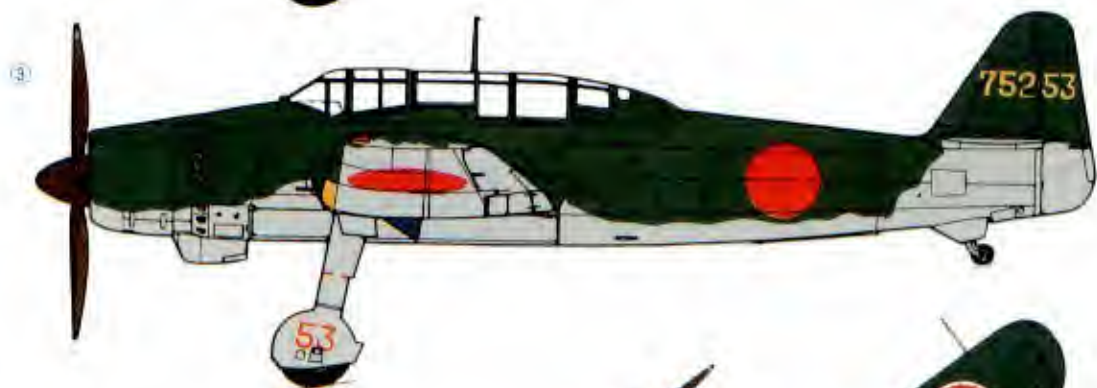
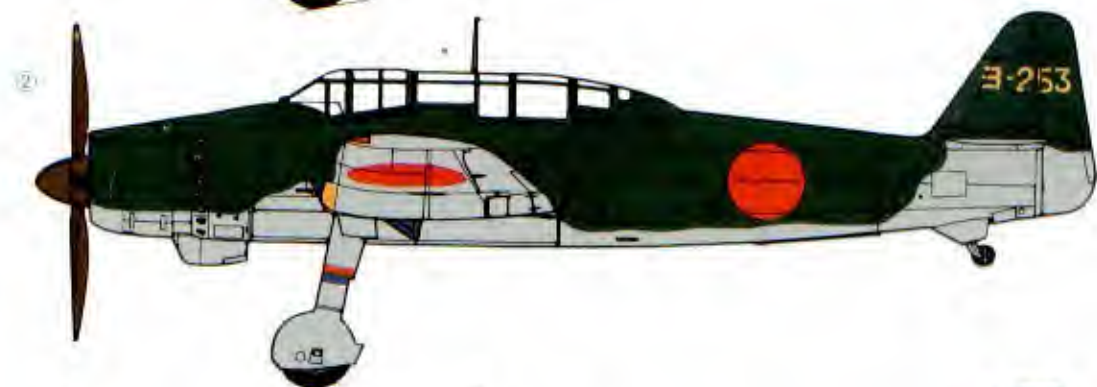
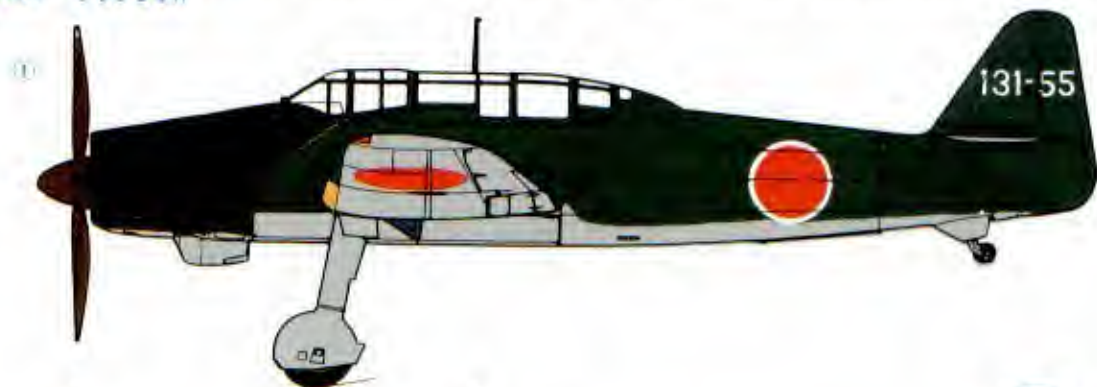
９月末羽田空港に飛来したＢＳステール・ウェル社のゲイツ・リアジェット35ビジネス機（横浜市　笹野[illegible]一）

Gates Learjet 35 business plane of BS Steel well Company, at Haneda in Sept. (K.Sasano, Yokohama)

10月初め羽田空港へ飛来した西ドイツ空軍のB.707（東京都　竹内義久）。

W. German AF's B.707, at Haneda early October. (Y. Takeuchi, Tokyo)

SNAPSHOTS

CARRIER ATTACK BOMBER RYUSEI (B7A2)

① 第131航空隊所属機
No. 131 KOKUTAI

② 横須賀航空隊所属機
Yokosuka KOKUTAI

③ 第752航空隊所属機
No. 752 KOKUTAI

④ 平面塗装図
A plane figure

1977年度リノ・エアレース《続》

1977 RENO Nataional Championship Air Races (Photo:I. Ohsawa)

先月号につづいて，9月16日から3日間，アメリカのネバダ州リノで開かれた1977年度エアーレースの参加機。今回はAT-6クラスとF1（フォミュラー1）クラスの各機である。

米空海軍や英国，カナダそれにわが航空自衛隊など自由圏諸国で広く使われた練習機T-6，SNJのクラスがこのレースに正式に登場したのは1969年から。機体の改造は制限されているので，各機とも思い思いの派手な塗装で参加しており，この点もこのクラスの見どころのひとつ。今回は17機が参加して，6機が決勝に進出。レース・ナンバー41のR.J.タウンブリ（ニューヨーク州ウェルズビレ）が優勝した。

〔左上〕レース・ナンバー2のF.ベリックの乗機（2位），74のD.デウォル氏の乗機（6位，左下も同機），9のM.ウエルスの乗機。〔右上〕パイロンをまわる2機。AT-6クラスの決勝は，1周3マイル（4.8km）を8周するレースである

No. 11 "Hello II", Pilot:Jim Modes, Los Angeles, Cal

カラーで見るリノ・エアレースの出場機

(Photo:I. Ohsawa)

No. 74 "The Exorcist" (Pilot:Don DeWalt)
and No. 9 "Cum'n Thru!" (Pilot: Marshall Wells)

RENO Fly IN, 16-18 Sept. 1977. Those of AT 67 and 1XL classes (Formula I Midgets) are introduced here this month. Showly and elaborate painting is the point of the show. Ralph J. Twombly from New York, Race No.41, won the competion in the AT 67 class which a total of 17 vintage machines participated in.

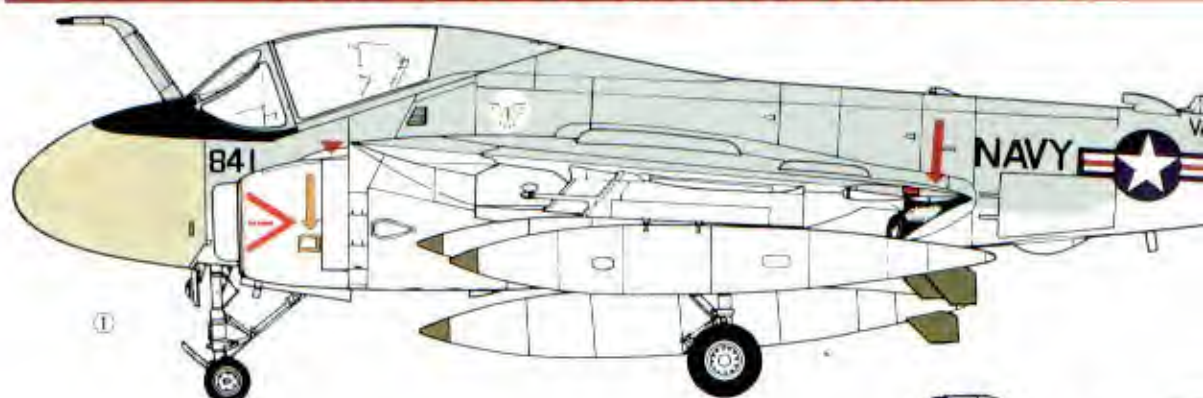
左：超低空のデッドヒート　　　カラーでも紹介している二次大戦ドイツ空軍機の塗装にしたレース・ナンバー11，ロサンゼルスのジム・モーデスの乗機。（上）パイロンをまわる2機。後方はカリフォルニア州トルカレイクのディック・サイクスの乗機で，前回は3位となっているが，今回は入賞をいっした。（下）これもパイロンをまわるNo.96，ハリウッドから参加したマイク・サコスキイの乗機である。

No. 96 "Kolbasa", Pilot: Mike Sukosky, Hollywood, Cal.

このページと次ページはAT-6クラスの各機。機体の塗装やマーキングに工夫をこらしているのも，このクラス参加機の特徴である

No. 7 "Eagle One", Pilot: Colene Giglio, Long Beach, Ca

No.73 "Miss Everything"/Pilot: Ralph Rina, Sunset Beach, Cal.

（上）レース・ナンバー40のカリフォルニア州モデストから参加したスタン・ネサの乗機。
（下と右ページ写真はIXL（フォミュラー1）の参加機。前回までフォミュラー1で呼ばれていたこのクラスは、今回から新しくIXL（インターナショナル・エクスペリメンタル・リミテッド）と称されることになった。すべて自作の小型機ばかりで、今回は13機が参加して7機が決勝に進出した。
（下）レースナンバー16のシューストリング。パイロットはカリフォルニアのレイ・コート。（右中）6位となったレース・ナンバー35の"ハンセン・スペシャル"WH-1。パイロットはトム・サマーズ。（右下）5位に入賞したレース・ナンバー6のブロッシュPR-2"ホルキャット"。パイロットはボブ・レインセス。IXLクラスではカリフォルニアのトーランスから参加したジョン・パーカー操縦のシューストリング"10"トップ・ターキイ"が優勝した。

GRUMMAN A-6 INTRUDER

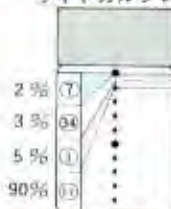
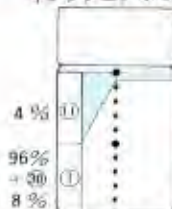
☆グラマンA-6イントルーダーのマーキング☆
（その1）

グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド

ライトガルグレイ

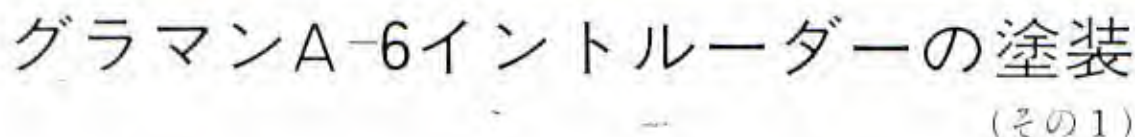
%	No.
2%	⑦
3%	㉞
5%	①
90%	⑪

インシグニアホワイト

%	No.
4%	⑪
96% + ㉚ 8%	①

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合%を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、厳密な混合%を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい。

① 建国200年記念塗装の第128攻撃飛行隊（VA-128）所属機
② 第151攻撃飛行隊（VA-115）所属機
③ 第95攻撃飛行隊（VA-95）所属機

➡ 第121海兵全天候攻撃飛行隊（VMA（AW）121）所属のA-6E。(Photo: S. Ono)

← 第115攻撃飛行隊（VA-115）"アラブス"（Arabs）所属のA-6A

↑→ 空母コーラルシーに積まれて4月末に横須賀に入港した第95攻撃飛行隊（VA-95）の所属機。上はA6-6D、右下はA-6E。

↓ 第75攻撃飛行隊（VA-75）"サンデイ・パンチャーズ"（Sunday Punchers）所属のA-6A。

IXL CLASS

No. 35 "Hansen Special WH-1, Pilot: Tom Summers.

No. 9 "Proud Bird", Pilot: Fred Wofford
Tahoe City, Cal.

IXLクラスの参加機。上と右下は6位となったハンセン・スペシャルWH-1，右上は4位入賞の"プラウド・バード"

未公開写真 日本の艦上爆撃機

西欧の模倣から脱して、わが国独自の航空技術の基礎が確立された昭和ひとけた後半以降に制式採用された海軍の艦上爆撃機には、いずれも愛知航空機製である94艦爆、96艦爆、99艦爆の3種があり、最後の制式機空技廠の彗星がつづく。このうちもっとも活躍したのは日華事変後期から太平洋戦全般に使われた99艦爆であった。

Type 94 Carrier Bomber. Engine: Kotobuki 2, Mod. 1 (580 hp) or Kotobuki 3 (610 hp). A total of 162 planes were produced by 1937. Noted in operations against ships and military facilities in Shanghai during the Sino-Japanese Incident.

94艦爆

(上)昭和9年12月に制式採用された94式艦上爆撃機。ドイツから購入したハインケルHe50を改造した8試特爆をさらに改造したもので、エンジンは寿2型改1(離昇580hp)または寿3型(離昇610hp)×1。昭和12年まで162機が生産され、空母加賀、龍驤に積まれて日華事変の初めに上海地区の艦船や軍事施設の精密爆撃に力を発揮した。

96艦爆

Type 96 Carrier Bomber, a sister bomber of Type 94. Engine: Hikari-1 (660 hp). The maximum speed reached 365km/h as against 28km/h of the Type 94. A total of 428 planes were produced to reinforce the Japanese Navy during the Sino-Japanese Incident.

[左下・上・下]昭和11年11月に制式採用された96式艦上爆撃。94式艦爆のエンジンを光1型（離昇660hp）に換装、主車輪バーを取りつけるなど細部を改修したもの。最大速度は94艦爆の280km/hrから305km/hrとなり、性能は大幅に向上。昭和15年までに428機が生産され、日華事変に投入された。爆弾は94艦爆と同じく250kg×1または30kg×2。

The appearance of carrier bombers one after another in and after 1934, such as Aichi-made Type 94 Carrier Bomber (AB-9/D1A1), Type 96 Carrier Bomber (AB-10/D1A2) and Type 99 Carrier Bomber (D3A1-2) and Gugisho-made Carrier Dive Bomber SUISEI (D4Y1-2), represents Japan's high level of aircraft technology, independent from the Europeans. The Type 99, among others, could maintain the position of Japanese Navy's mainstay bomber throughout the Pacific War.

99艦爆

Type 99 Carrier Bomber, the first modern low-wing carrier bomber for the Japanese Navy.

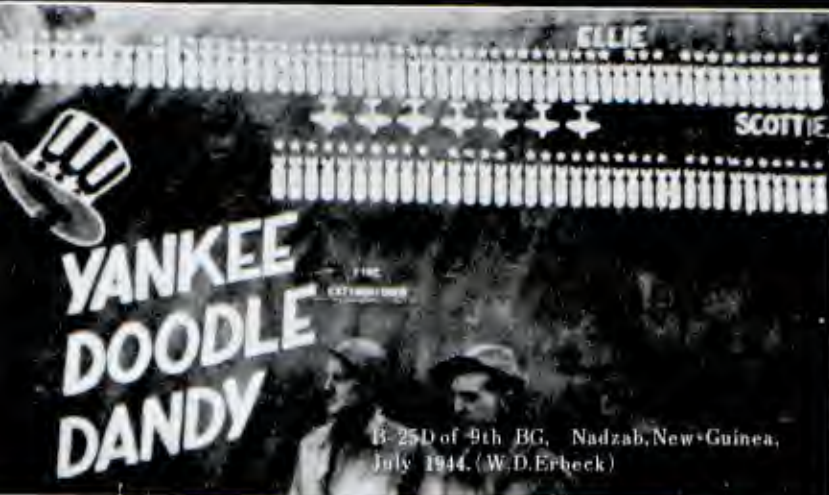
〔上・下・右上〕固定脚ではあるが、日本海軍で最初の近代的な全金属製低翼単葉の艦爆である99艦爆11型（D3A1）。日華事変後から実戦に投入され、太平洋戦争の後半まで全戦域にわたって使われているもっとも活躍した日本の艦爆である。

99艦爆は昭和14年12月の制式採用であるが、それより早く採用された97艦攻が完全な引込脚であるのに対し、大きな車輪カバーをつけた固定脚。しかし機体の頑丈なことはばつぐんで、故障が少なく、戦闘機にも対抗できる運動性をそなえた当時の傑作艦爆であった。生産機数は1,492機。搭載爆弾は250kg×1または60kg×2。写真左上と上は空母加賀所属機、左下は赤城の所属機で、昭和16年5－8月頃の撮影（写真提供：小瀬本国雄）。

写真下は海軍が制式採用した最後の艦爆、13試艦爆彗星の前身である2式艦偵。昭和18年11月、赤道付近上空をラバウルに向けて飛行中のもの（写真提供：広瀬正吾）。

彗星

Type 2 Carrier Reconnaissance Plane, predecessor of Japanese Navy's last carrier bomber "13-Shi Carrier Bomber", in flight over the equator waters, November 1943.

装備機でたどる 米第5空軍戦史⑦

B-25D of 9th BG, Nadzab, New-Guinea, July 1944. (W.D.Erbeck)

WINGS OF 5th AIR FORCE

5月号以来中断していた装備機でたどる「米第5空軍戦史」をふたたびおとどけしよう。いずれも隊員たちのアルバムより借用した未公開写真である。

〔左〕第90爆撃大隊(90th BG)のなかでもとくに歴戦のB-24Dのマーキング。1944年夏、ニューギニアのナザブ基地にて撮影。

〔右〕これも1944年夏にニューギニアのナザブ基地で撮影した第90爆撃大隊歴戦のB-24Dの1機。風防のわきに、上の機体に劣らぬ出撃回数を印している。

〔下〕これも1944年7月にナザブ基地で撮影した第345爆撃大隊(345th BG)第499爆撃中隊(499th BS)のB-25D。第499中隊は"地獄のこうもり"(Bats Outa, Hell)のニックネームを持つ部隊で、機首にこうもりの絵を絵いて出撃した。

B-25D of 9th BG, Nadzab, Summer 1944. (W.D.Erbeck)

B-25D of 499th BS, 345th BG, Nadzab July 1944. (Jim Rinehart)

P-51D ot 35th FG Combat flight ovev Japan,1945.(Capt.P.J.Giguere)

B-25D of 90th BG.(W.D.Erbeck)

〔上〕日本本土上空を飛ぶP-51Dムスタングの小隊。1945年，まだ戦闘中のころの撮影で，第35戦闘大隊（35th　FG）の所属機と思われる。

〔左〕前ページ上・中と同じくニューギニアのナザブ基地で1944年夏に撮影した第90爆撃大隊のB-24D。胴体の可愛い子ちゃんと，"Pudgy"(太っちょ)の文字のクローズアップ。

〔下〕1944年秋，ビアク島で撮影した第345爆撃大隊(345th　BG)第498爆撃中隊（498th　BS）の所属機。同中隊のニックネームは"隼"(Falcon)で，機首に黄かメディアムグリーンで"隼"の絵を画いていた。

B-25J of 498th BS, 345th BG,Autumn,1944.(Milton H.Sheppard)

F 6D of 110th TRS,71 TRG,1945.(Capt.P.J.Giguere)

〔上〕1945年に日本本土上空を飛行中のF-6D。第71戦術偵察大隊〈71st　TRG〉第110戦術偵察中隊〈110th　TRS〉の所属機である。

〔右〕1943年5月ころの第35戦闘大隊（35th　FG）第39戦闘中隊(39th　FS)のパイロットたち。前列中央は、トーマスJ.リンチ〈Thomas J.hynch〉大尉。前列右端はケネスC.スパークス〈Kenneth C.Sparks〉中尉で、ともに第5空軍初期の有名なエース。後方はリンチ大尉のP-38Fである。

〔下〕1943年秋、ニューギニアのポートモレスビーで撮影した第348戦闘大隊(348th　BG)第341戦闘中隊(341st　FS)のP-47D。

P-38F flown by Capt.T.J.Lynch of 39th FS,35th FG,May 1943.(John W.Moore)

P-47D of 341st FS. 348th FG,Autumn 1943.(James M.Nixon)

イスラエル航空隊の翼たち

WINGS OF ISRAELI AF

（68ページ本文記事参照）

〔上〕イスラエル航空隊でジェット練習機および近接支援の軽攻撃機として使われているフーガ・マジステール。ロッド空港のイスラエル・エアクラフト・インダストリイズ（ＩＡＩ）でライセンス生産され、82機が装備されて現在でも80機が在籍している。写真は飛行訓練学校のアクロ・チームの所属機である。

〔上〕1956年に迎撃用戦闘機として導入されたダッソー・ミステール4A。60機が装備されたが、のちに地上攻撃と実用訓練部隊に転用され、現在は練習機として25機が在籍している。

〔右〕シュド・ボトール2攻撃機。1個飛行隊が本機で編成され、単座攻撃型の2Aを20機、複座型の2Nを4機装備したが、現在でも6機が練習機として使われている。

〔左下・下〕ダッソー・ウーラガンの代替機として購入したA-4Hスカイホーク。1970年初めまでにA-4Hを70機、TA-4Hを3機受領したが、その後も追加発注して、現在では250機のスカイホークを保有している。

このページはIAI社がミラージュIII／5の機体を基にジェネル・エレクトリックJ79エンジンを積んで開発したイスラエル航空隊の最新鋭ジェット戦闘攻撃機クフィール。クフィールの存在は1975年4月に初めて明らかにされたが、その約1年後の1976年6月20日の空軍記念日には、C2と呼ばれるカナード翼つきの発達型が公開された。クフィールC2では、エンジン空気取入口後方にカナード翼を新設したほか、機首がストレークつきのものとなって、主翼の外翼前縁にソーツースがつけられている。これで初期の基本型のクフィールにくらべると、低速時の運動性や地上攻撃時の安定性は大幅に改善されたとみられている。写真左上と下はクフィールC2、右上は基本型のクフィールと搭載武装。武装は胴体の主翼付根に30mm機関砲2門を固定装備するほか、主翼下4つと胴体下3つのハードポイントに、250-lbから3,000-lbまでの各種爆弾、ロケット弾ポッド、20mmバルカン砲ポッド、赤外線AAMなど計4,000kgを搭載することができる。イスラエル航空隊では250機のクフィールを装備する計画で、現在引渡しが開始されている。

Boeing B.747-121, N747PA, No. 19639

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑳

大量高速輸送時代を迎えて、パンナムでは1966年4月13日、ほかのエアラインにさきがけてボーイング747ジャンボ・ジェット25機を発注した。747ジャンボの旅客座席数はこれまでのボーイング・エアライナーの約2倍、ダグラスDC-8のストレッチ型・63にくらべても8割がた多い革新的な旅客機。パンナムでは同機を1970年1月21日から大西洋路線に就航させた。

写真上はパンナムが1966年に発注したB.747-21　25機のうちの1機（N747PA：製造No. 19639）。同機は1969年3月10日にボーイング社のエバレット工場でロールアウト、1カ月後の4月11日に初飛行したが、テスト飛行に使用していたため納入は1年以上遅れて、1970年10月3日にパンナムに引渡された。その後同機は1973年11月21日から75年3月31日まで、エア・ザイールにリースされている。写真下は1970年1月から71年4月1日までパンナムとブラニフ航空のあいだで相互交換フライトに使用されたDC-8-62（N1803：製造No. 45895）。同機は1967年8月22日にブラニフ航空に納入され、"ゴールデンライト"のニックネームがつけられている。

(Photo & Caption: K. Sasano)

Douglas DC-8-62, N1803, No. 45895

（68ページ本文記事参照）

De Havilland Vampire was the second jet fighter the RAF adopted sir-ceeding the Gloster Meteor. Assigned for operational use in 1946, this was the mainstay fighter for the mainland defense force for five years until 1951. Some, assgined to the Navy, became the world-first jet aircraft operated aboard the aircraft carrier. Exported to 11 other countries including Austria, Swiss and Norway.

ジェット戦闘機の先輩たち

イギリス篇 デハビランド・バンパイア

デハビランド・バンパイアはグロスター・ミーティアに次いで英空軍が制式採用した2番目のジェット戦闘機。ミーティアはかろうじて第二次大戦の戦場にまにあったが、バンパイアが部隊に配備されたのは終戦翌年の1946年からで、その後51年までの5年間、英空軍本土防空部隊の主力戦闘機となった。51年をさかいに、ミーティアの新型MK. 8と交代して第一線を退いたが、第一世代としては革新的な双ブーム形式のジェット戦闘機として記念すべき機体でもある。英空軍のほかに英海軍でも一部装備して空母から発進した世界最初の純ジェット戦闘の"栄与"を得ており、スイス、オーストラリア、ノルウェー、フランスを含めて海外の11カ国空軍で使われている。

Vampire F. Mk.1

〔左上〕1943年9月20日に初飛行したバンパイアの原型1号機LZ548／G。当初は先端のとがった垂直尾翼であったが、のちに写真のような角型に改められた。

〔左下〕最初の生産型バンパイアF.MK.1。写真の機体はその1号機TG274で、1945年4月20日に初飛行。〔上2枚・下〕F.MK.1の機体内燃料タンクをふやすなどして改造したF.MK.3。

Vampire F.Mk.3

Vampire F. Mk.51

バンパイアのF.MK.1とF.MK.3は昼間迎撃戦闘機であったが，つづいて生産されたF.B.MK.5は，主翼端を1ft（約30cm）ずつ切断して角型とし，翼下に爆弾，ロケット弾ランチャーを装備するために主翼を補強した地上攻撃型であった。搭載重量がふえて，翼面荷重が大きくなったために，早い着速にそなえて主脚もロング・ストロークのものに改造されている。F.B.MK.5の1号機は1948年6月23日に初飛行，同年末には英本国の戦闘機部隊のF.MK.3に代って就役，西ドイツ駐留の英空軍戦闘機部隊のモスキートも本機に代えられて，1954年ごろには本機は第2戦術空軍（2nd TAC）の主力戦闘攻撃機となっている。1950年12月，シンガポールのテンが飛行場に駐留する第60スコードロンに装備されて，極東方面に初めて展開した英空軍のジェット戦闘機もこのF.B.MK.5であった。

「下・右上」デハビランド・ゴブリン2エンジン（1,406kg.st）×1を装備したF.B.MK.5。〔上・右下2枚〕F.B.MK.5として生産された1機であるが，輸出用の原型としてロールスロイス・ニーン1エンジン（2,041kg.st）に換装したF.B.MK.51（VV568）。ニーン・エンジン装備機は背部に空気取入口を新設しているが，これは"エレファント・イアー"（象の耳）と呼ばれた。MK.51はこの原型1機のみである。

Vampire F. B. Mk.5

バンパイアの固定武装は機首下に20mm機関砲が4門、操舵はすべて人力操作で、レーダーなどの電子機器の装備はなく、全金属製ではあるが、操縦席部分にはモスキートでつちかった木製バルサも利用している。いわばレシプロ・エンジンがジェットに変っただけの素朴な第一世代のジェット戦闘機であった。